平成15年第二審第40号

プレジャーボートトッチャンボーヤ２号同乗者死亡事件

［原審・那覇］

言 渡 年 月 日　平成17年1月28日
審　　判　　庁　高等海難審判庁（上中拓治，上野延之，吉澤和彦，井上　卓，保田　稔，加藤俊平，堀野定雄）
受　　審　　人　A
　職　　名　トッチャンボーヤ２号船長
　操 縦 免 許　小型船舶操縦士
第二審請求者　理事官　平良玄栄
損　　害　同乗者が急性呼吸促迫症候群による死亡
原　　因　着脱式曳航装置を取り外さなかったこと，転覆後の救助措置不適切

主　　文

本件同乗者死亡は，着脱式曳航装置を取り外さず，転倒時に，同乗者の着用した救命胴衣のベルトが同装置の曳航索用支柱に引っ掛かり，同乗者が反転した船体の下方に引き込まれたばかりか，転覆後の救助措置が不適切で，同乗者の救出に時間を要したことによって発生したものである。

受審人Ａの小型船舶操縦士の業務を１箇月停止する。

理　　由

（海難の事実）

１　事件発生の年月日時刻及び場所

平成14年10月6日17時00分
沖縄県浜比嘉島西岸沖合
（北緯26度19.7分　東経127度57.0分）

２　船舶の要目等

⑴　要　目

船　種　船　名　　プレジャーボートトッチャンボーヤ２号
全　　長　　3.12メートル
機 関 の 種 類　　電気点火機関
出　　力　　95キロワット

⑵　設備及び性能等

ア　船体

トッチャンボーヤ２号（以下「ト号」という。）は，Ｂ社がＪＴＴ10ＣＥ型として製造し，ジェットスキーと称する商品名で販売した３人乗りのＦＲＰ製水上オートバイで，平成13年８月第１回定期検査を受検して水上オートバイ販売業を営むＣ店から販売されたのち，同店に買い戻されたもので，翌14年５月16日Ａ受審人の高校時代の友人10人が同店から中古の同オートバイを共同購入して命名し，共同購入者中の一人のＤを船舶所有者として登録し，同人等が共同経営するＥの敷地内に保管されていた。

ト号は，甲板の船体前部寄りに操縦ハンドルバー（以下「ハンドル」という。）を備え，

その後方に甲板上高さ約30センチメートル（cm）船首尾方長さ約120cm幅約55cmの騎乗式シート（以下「シート」という。）を設け，シートには操縦者のほか2人が縦列に騎乗することができ，最後尾の同乗者が体を支えるための用具として，シートの最後端から前方約65cmに幅約3cmのシートバンドを，シートの後端部に，ハンドレールをそれぞれ設けていた。

ト号の推進及び方向を変えるための構造は，主機により駆動されるジェットポンプが船底開口部から吸引して加圧した海水を船尾のノズルから噴射することで推進し，ハンドルを左右に振ると，ノズルがハンドルの動きと連動して噴出する海水の向きを左右に変えることで針路方向を変えることができ，ハンドルの右グリップの付け根に備えたスロットルレバーをグリップ側に引くと，機関の回転が上がり増速し，緩めると同回転が下がり減速するようになっていた。

また，ハンドルの左グリップの付け根には，機関の始動ボタンとキルスイッチコードキーと称する，操縦者が落水するなどしてシートから離れると操縦者の手首等に巻いたコードが同キーを引き抜き機関を自動停止する装置が備えられ，ハンドル中央前方の船体には，時刻，航走時間，航走距離，キロメートル毎時（km／h）で表示される速度，機関回転数等を表示するマルチファンクションメーターと称する計器が装備されていた。

イ　性能及び旋回要領

ト号は，2人が乗船した状態で，機関を回転数毎分（rpm）1,200とすると約4km／h，2,000rpmとすると約8km／h，3,000rpmとすると約11km／h，4,000rpmとすると約35km／h，4,500rpmとすると約42km／h，5,000rpmとすると約52km／h，7,000rpmとすると約90km／hの各対水速力が得られるようになっていた。

旋回の方法は，約40km／hを超えた高速で走行中に旋回するときには，旋回前に少し速度を落とし，ハンドルを旋回方向に切りつつ，速力に応じて旋回方向に体を移動して体勢を崩さないようにし，旋回の少し前から徐々に速力を上げつつ体勢をもどすようにして行うもので，旋回方法が適切でないと，船体が転覆するものであった。

ウ　曳航（えいこう）設備及びウェイクボート等の曳航要領

曳航設備は，B社のト号出荷時には，甲板下の後端部に曳航用フック，シート後端部下方にスキーヤー牽引フック1個がそれぞれ標準装備されていたが，曳航索用支柱のような突起物の装備については，落水したときなどに接触して負傷するなどのおそれがあることから備えられていなかった。

しかし，ウェイクボード等を曳航する場合，水面上の高い位置から曳航索を曳くようにすると，同ボードのライダーが同ボード等に立ち上がりやすいなどの利点から，ウェイクボード愛好家の間では曳航索用支柱等で構成する曳航装置を装備する者もあった。

ト号は，D船舶所有者等がC店から購入したとき，すでに，船尾甲板上に，F社が製造した型式ＪＬ432ＳエアポールＳＴＸ1100と称する着脱式曳航装置が装備されていた。

着脱式曳航装置は，直径3.8cm長さ74cmのアルミ合金製曳航索用支柱を船尾甲板に垂直に立て，同支柱の上端部に設けた溝部に曳航索の端部を結び付けるようになっており，同支柱上端下方18cmの箇所から，シート後部の両側下部付近に向けてサイドパイプを渡し，同支柱及びサイドパイプを3点で船体に取り付け，支柱下端部と船尾甲板に設けた取付金具とは，呼び径8ミリメートルのボルト1本を通し，同ボルト端部の穴にリングピンを通して同ボルトの抜出しを防止し，サイドパイプと船体との接続にはクイックカプラーを使用したボールジョイントが設置され，片手で同カプラーを押し広げる

だけで着脱でき，同装置を取り外すには，30秒ほどの短時間で行えるようになっていた。

曳航索用支柱は，シート後端から後方に34㎝のところで，シート上端から同支柱上端までの高さが46㎝になるように取り付けられていた。

水上オートバイは，後部シートに一人を同乗させた状態で，ウェイクボードや大型のゴム製浮き輪（以下「ビスケット」という。）等の遊具を曳航しながら航走する場合には，最高でも30㎞／ｈ程度の速力しか出せず，また，ビスケット等に乗る者の安全を配慮して急旋回も行わないが，ビスケット等の被曳航物がないときには，最大約90㎞／ｈの高速で走行することが可能で，約40㎞／ｈを超えた速力で走行中には，船体が波に乗って船首尾が上下に大きく動揺したり，また，急旋回したりしたときなどに，同乗者が後方にのけぞったり，転落して，同乗者の背部や頭部が着脱式曳航装置の曳航索用支柱にぶつかって負傷したり，転覆の際救命胴衣のベルトが同支柱に引っ掛かって水中に引き込まれたりするおそれがあった。

このため，Ｆ社は，着脱式曳航装置の取扱説明書に，ウェイクボードを曳航するとき以外は安全のために必ず同装置を外して走行するよう注意書を記載していたが，取扱説明書を読んだことがない者に同装置を取り外す必要があることを喚起するために，同装置本体に直接，遊具等を曳航しないときは必ず取り外すことなどの操縦者及び同乗者の事故防止を考慮した注意書を記載していなかった。

水上オートバイの検査は，船舶安全法施行規則第7条及び第30条の規定並びに小型船舶安全規則（以下「小安則」という。）第4条に基づき，日本小型船舶検査機構（以下「Ｇ」という。）が定める水上オートバイ特殊基準により行われており，曳航索用支柱についての規定はなかった。

エ　転覆した船体の復元方法

水上オートバイは，操縦方法を誤ったり，波浪に乗って体勢を崩すなどしたとき，簡単に転覆するものであり，Ｂ社が製作したＪＴＴ10ＣＥ型水上オートバイの取扱説明書中には，転覆しても船体が自動復元しないが，転覆した同オートバイの船体の甲板後端部をつかみ，船底に伸び上がり，片足で船体後部角を押し下げ，体重をかけながら手前に回転させるようにすると起き上がってくる旨記載され，実際に反転させた船体の引き起こし試験を行って容易に船体を復元できるものにしていた。

オ　救命胴衣

Ａ受審人及び同乗者が着用した救命胴衣は，アメリカ合衆国のＨ社が製造し，同国沿岸警備隊が小型船舶用として認可したＨＳＭＰＥ型と称する固型式チョッキ式の救命胴衣で，同胴衣には，英文で，体重41キログラム以上，胸囲81㎝以上102㎝未満の成人用である旨記載されていた。

同胴衣は，浮力体の外周に沿って取り付けられているプラスチック製バックル付きの幅3.8㎝のベルト3本で腹部を，かつ両袖ぐり部に取り付けられた同様のベルト1本で胸部をそれぞれ締めて着用するようになっており，同胴衣の内側に，「全ての締め付けベルトを締めて体にぴったり合うまで調整しなければならない。」旨の取扱上の注意書が英文で記載されていたが，日本文での記載はなかった。

小型船舶用救命胴衣の具備すべき要件は，小安則に定められていたが，ト号に備え付けられていたＨＳＭＰＥ型のように，浮力体の外周に沿ってベルトを付けた救命胴衣が法的に禁じられているわけではなく，また，救命胴衣に使用上の注意点を日本語で記載することを要求する規定もなかった。同型の救命胴衣は，Ｇの検査において合格してい

た。

3　免許制度

水上オートバイ操縦の免許制度は，船舶職員法を受けた施行令（昭和58年2月12日政令第13号）により海岸小型船として，小型船舶操縦士の免許が有ればその操縦が可能である旨規定され，これらの小型船舶操縦士の免許取得要件には，モーターボートを試験艇として技能検定に合格することが要求されていたが，同オートバイによる技能検定の規定がなかった　。

その後，同法が平成15年6月船舶職員及び小型船舶操縦者法に改正され，新たに免許を取得する者で，水上オートバイを操縦する場合には，水上オートバイ等の小型特殊船舶に関する技能・知識を有することを認定する特殊小型船舶操縦士免許を取得した者に限るとし，同16年2月より施行された。

4　浜比嘉島及び同島西岸周辺の状況

浜比嘉島は，金武湾と中城湾とに挟まれた与勝半島から東方沖合の平安座島とを結ぶ約4.5キロメートル（㎞）の海中道路を渡り，同島から南方に掛かる約1.4㎞の浜比嘉大橋を渡ったところにあり，同島の北方ないし西方が，海中道路に沿って南方に舌状に伸びた浅所と浜比嘉島間の東西幅200ないし400メートル（m），南北長さ約1,300mが水深5ないし10mの水路となっていた。同島北西端部には浜漁港が，同漁港の南側には，南北に長さ500mの砂浜に，南北の両側から円弧状の堤防を築いた浜ビーチと称する海水浴場が設けられ，同ビーチ及び南側防波堤付け根付近の砂地は，行楽客がバーベキューなどを行う場所となっていた。

5　事実の経過

Ａ受審人及び同人の友人Ｉなど約20人は，平成14年10月6日正午前後に，適宜浜ビーチに集まり，ビーチパーティーを催すことにし，その際，Ｄ船舶所有者が参加しないものの，共同購入者等がト号を使って同ビーチ前の海域で遊走して過ごすこととなった。

ところで，Ｃ店代表者Ｊは，水上オートバイが着脱式曳航装置を取り付けたまま単独で運航されると，船体が大きく動揺したり転倒したとき，同乗者等が同装置の曳航索用支柱にぶつかって怪我を負うなどのおそれがあると認識し，日頃から，同装置を取り付けたまま単独で航走している同オートバイを見つけると，危険だから同装置を外すよう指導していた。

しかし，Ｊ代表者は，Ｄ船舶所有者にト号を売却する際，曳航しないときは必ず着脱式曳航装置を外すよう口頭で指導したものの，ト号に同装置付属の取扱説明書を添えたり，新たに同装置の取扱いについての注意書を作成したりしなかった。

Ｄ船舶所有者は，Ｊ代表者から単独航行時には必ず同装置を外すよう口頭で指導を受けたものの，ト号の共同購入者等に，曳航しないときは同乗者等の安全のため同装置を外す必要があることを伝えず，保管場所に置いたト号から同装置を外しておかなかった。

かくして，ト号は，着脱式曳航装置が取り付けられたままトレーラーに載せられ，同6日07時30分救命胴衣，3人乗りのビスケット，テント等とともに車に牽引されて保管場所を出発し，07時50分ごろ浜漁港に運ばれ，同漁港のスロープ部からトレーラーごと水面に降ろされ，水面に浮いたところで，浜ビーチ南側の砂浜から沖合に回航し，金武中城港浜地区防波堤灯台（以下「浜地区防波堤灯台」という。）から188.5度（真方位，以下同じ。）680mの地点に投錨した。

ト号を運んだ友人達は，同ビーチ南側防波堤付け根付近の砂地にテントを設営し，バーベキューの準備を行った。

ビーチパーティー参加者達は，三三五五に集まり，テント内でビール等を飲みつつバーベキ

ューを楽しみ，また，ト号に交互に乗り，着脱式曳航装置の支柱上端部に曳航索を結んだビスケットに仲間２人を乗せて曳航し，同ビーチ西方の水路で遊走した。

Ａ受審人は，12 時 30 分ごろビーチパーティー中の同ビーチに至り，到着後から 16 時 00 分ごろまでにかけて，バーベキューで簡易コップで４杯ほどのビールを飲む傍ら，ト号が使われていないときに，操縦経験のある友人に同オートバイの発停方法を教わり，その後同オートバイに２人で乗って同人に操縦してもらい，さらに同人を後ろに乗せて自ら操縦するなどして旋回方法などを習い，スピードを上げ過ぎないこと，水路を外れて浅瀬に行かないこと，急旋回すると転覆するから行わないことなどを指導された。

その後，Ａ受審人は，女友達を同乗させ，着脱式曳航装置を取り付けたまま，ウェイクボードやビスケット等の遊具を曳航せずに浜ビーチの沖合を５分間ばかり走行したが，操縦に慣れていないことや，同乗者が女性であることから速度を上げ過ぎると振り落とすおそれを感じ，低速力で走行して遊走を終えた。

16 時 50 分ごろＡ受審人は，友人Ｉが小型船舶操縦士の免許の取得も，水上オートバイに乗ったこともなく，以前から乗せて欲しいと言っていたことを思い出し，同人を誘ったところ，ビーチパーティー会場付近に置いてあった救命胴衣を着用して係留中のト号に向かって走って来たのを認めた。

そこで，Ａ受審人は，速力を上げて走行すると，船体が上下に大きく動揺したときや同乗者が落水したときなどに，同乗者が曳航索用支柱に当たるなどのおそれがあったが，着脱式曳航装置を取り付けたまま走行することの危険性に思い至らず，同装置を取り外すことなく，同受審人が操縦席に，友人Ｉをシート後部に騎乗させ，ウェイクボードやビスケット等の遊具を曳航しない状態で，16 時 55 分錨泊地点を発し，速力を上げて浜ビーチの沖合に向かった。

こうして，ト号は，浜ビーチ西方沖合約 200m の南北方向の直線コース約 450m の航走を繰り返したのち，16 時 59 分半浜地区防波堤灯台から 206 度 670m の地点で，針路を 013 度に定め，操縦方法に少し慣れ，スピードを上げて走行する自信ができたことから，機関を 5,000rpm 近くまで上げて 48 ㎞／ｈの対地速力として進行した。

間もなく，Ａ受審人は，浜ビーチ北側防波堤の沖合まで来たとき，夕方になってビーチパーティーも終わるころだから帰ろうと思い，17 時 00 分わずか前，体重を左舷側に掛け，ハンドルをわずかに左に切り，続いて左一杯に切ったとき，船体が左に急旋回したために体勢を崩し，17 時 00 分浜地区防波堤灯台から 225 度 300m の地点において，遠心力が作用して右舷側に瞬時に転倒し，転覆して船底が上方を向く状態となった。

Ａ受審人は，転倒と同時にト号の右舷方の海面に飛ばされ，海面に浮上したとき，転倒時のはずみで，Ｉ同乗者の着用した救命胴衣の背後のベルトと同胴衣の背面との間に曳航索用支柱の先端部が裾（すそ）から襟（えり）に向けて通すように引っ掛かり，同人が反転した船体の下方に引き込まれ，自力で浮上できない状態となったことを知ったが，船体が反転した状態のまま，救命胴衣のベルトを同支柱から外して同人を浮上させることのみに気を取られ，船体を横倒し状態まで引き起こしてから同人の救命胴衣のベルトを外すような適切な救助措置をとることなく，水中で救命胴衣の上部２個のバックルを外してベルトを緩め，体を浮力に抗して押し下げて引っ掛かった同支柱から外して浮上させようとするうち，時間がかかり，ようやく浮上させることができたときには，Ｉ同乗者は溺水して意識不明の状態となっていた。

当時，天候は曇で風力２の南風が吹き，潮候は上潮の中央期であった。

その後，近くにいて異変に気付いたモーターボートの乗船者等が，浮上したＩ同乗者を同ボートに引き上げ，さらに陸上に運び病院に搬送したが，Ｉ同乗者は，平成 14 年 10 月 12 日溺

水に起因する急性呼吸促迫症候群により死亡した。

（本件発生に至る事由）

⑴　旋回方法が適切でないと，船体が転覆するものであったこと

⑵　購入したときからすでに着脱式曳航装置が装備されていたこと

⑶　曳航索用支柱についての規定がなかったこと

⑷　救命胴衣に「全ての締め付けベルトを締めて体にぴったり合うまで調整すること。」などの救命胴衣装着についての日本語の警告文がなかったこと

⑸　救命胴衣に表示すべき事項を定めた小型船舶安全規則には，装着上の注意点等を日本語で表示すべき規定がなかったこと

⑹　曳航索用支柱は，水上バイクが転倒したときなどに同乗者が同支柱に接触して装着している救命胴衣のベルト等が同支柱の頂部に引っ掛かるおそれがある構造であったこと

⑺　着脱式曳航装置に，曳航時以外には同装置を取り外すよう注意書がされていなかったこと

⑻　着脱式曳航装置に関する安全指導が徹底されていなかったこと

⑼　船舶所有者が購入時に業者から受けた指導内容を共同購入者等に伝えなかったこと

⑽　保管中，着脱式曳航装置が外されていなかったこと

⑾　平成15年6月以前は小型船舶操縦士免許取得要件に水上オートバイの操縦法等についての技能習得の規定がなかったこと

⑿　Ａ受審人が本件当日まで水上オートバイの操縦方法を知らなかったこと

⒀　Ａ受審人が本件当日まで水上オートバイの操縦経験がなかったこと

⒁　Ａ受審人が12時30から16時00分ごろの間に飲酒したこと

⒂　発航前に着脱式曳航装置を取り外さなかったこと

⒃　ト号が転覆したこと

⒄　Ｉ同乗者の救命胴衣のベルトが曳航索用支柱に引っ掛かり水中に引き込まれたこと

⒅　Ａ受審人が船体を引き起こすなどのＩ同乗者を救助するための適切な救助措置をとらなかったこと

（原因の考察）

ト号は，ウェイクボードやビスケット等の遊具を曳航して航走する場合には，最高でも30㎞／ｈ程度の速力しか出せず，また，ビスケット等に乗る者の安全を配慮して急旋回も行わないので転覆するおそれが少なく，また走行中に船体が波に乗るなどして大きく動揺し，同乗者が着脱式曳航装置の曳航索用支柱等に接触するおそれもないが，曳航しないときには，高速で走行することが可能で，約40㎞／ｈを超えた速力で走行する場合には，船体が波に乗って船首尾が上下に大きく動揺したり，また，急旋回したりしたときなどに，同乗者が後方にのけぞったり，転落して，同乗者の背部や頭部が同支柱にぶつかって負傷したり，転覆の際救命胴衣のベルト等が同支柱に引っ掛かって水中に引き込まれたりするおそれがあったのだから，本件当時，何も曳航しなかったのに，Ａ受審人が，着脱式曳航装置を取り外さなかったことは，本件発生の原因となる。

また，転倒時に，同乗者が着用した救命胴衣が曳航索用支柱に引っ掛かり，反転した船体の下方に引き込まれたこと及び転覆後，同乗者を水中から容易に引き上げることができない状態であることを認めたＡ受審人が，直ちに船体を横倒し状態まで引き起こして同乗者が呼吸できるよう，転覆後の適切な措置をとらなかったことは，本件発生の原因となる。

救命胴衣装着についての日本語の警告文がなかったこと，装着上の注意点等を日本語で表示すべき規定がなかったこと，Ａ受審人が本件発生の１時間ほど前まで飲酒していたこと，水上オートバイ特殊基準には曳航索用支柱についての規定がなかったこと，曳航時以外には同装置を取り外すよう注意書されていなかったこと，ト号を購入したとき安全指導が徹底されていなかったこと，船舶所有者が購入時に業者から受けた指導内容を共同購入者等に伝えなかったこと及び保管中着脱式曳航装置を外していなかったことは，いずれも本件発生に至る過程で関与した事実であるが，本件と相当な因果関係があるとは認められない。しかしながら，海難防止の観点から是正されるべき事項である。

水上オートバイの操縦方法と他の小型船舶の操縦方法には明らかな相違があるにも関わらず，船舶職員法で，小型船舶操縦士の免許があれば水上オートバイを操縦することも可能であったことは，Ａ受審人が水上オートバイの操縦方法を知らなかったこと及びＡ受審人が水上オートバイの操縦経験がなかったことと関係があるが，同人は操縦方法を学ぶ機会があったと判断されることから，本件発生の原因とならない。

旋回方法が適切でないと船体が転覆すること及びト号が転覆したことは，水上オートバイの特性であって，その特性を認めたうえで操縦するものであるから，いずれも本件発生の原因とならない。

船舶所有者が購入したとき，すでに着脱式曳航装置が装備されていたこと及び曳航索用支柱は水上オートバイが転覆したときなどに同乗者が装着している救命胴衣のベルト等が同支柱に引っ掛かるおそれがある構造であったことは，同乗者への安全を配慮して同装置を取り外しておれば本件は発生しなかったと判断できることから，本件発生の原因とならない。

（海難の原因）

本件同乗者死亡は，沖縄県浜比嘉島西岸沖合において，ウェイクボードやビスケット等の遊具を曳航しない状態で，同乗者を乗せて高速で走行する際，同遊具曳航用の着脱式曳航装置を取り外さず，転倒時に，同乗者の着用した救命胴衣のベルトが同装置の曳航索用支柱に引っ掛かり，同乗者が反転した船体の下方に引き込まれたばかりか，転覆後の救助措置が不適切で，同乗者の救出に時間を要したことによって発生したものである。

（受審人の所為）

Ａ受審人は，沖縄県浜比嘉島西岸沖合において，同乗者が反転した船体後部の着脱式曳航装置の曳航索用支柱に引っ掛かって自力浮上できない状態となっているのを認めた場合，同乗者が溺水しないよう，直ちに船体を横倒し状態まで引き起してから引っ掛かった救命胴衣のベルトを外すような転覆後の適切な救助措置をとるべき注意義務があった。しかるに同人は，船体が反転した状態のまま同乗者を浮上させることに気を取られ，転覆後の適切な救助措置をとらなかった職務上の過失により，浮上させるのに時間がかかり，同乗者が溺水するに至った。

以上のＡ受審人の所為に対しては，海難審判法第４条第２項の規定により，同法第５条第１項第２号を適用して同人の小型船舶操縦士の業務を１箇月停止する。

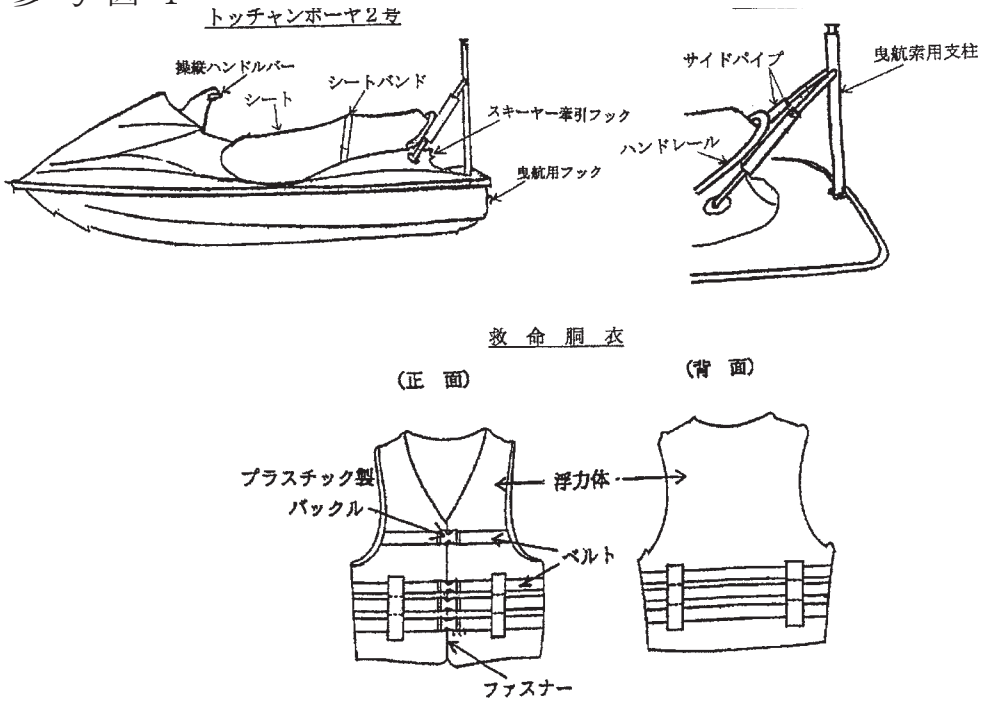
よって主文のとおり裁決する。

（参考）原審裁決主文　平成 15 年 9 月 18 日那審言渡

本件同乗者死亡は，船尾端に立てていた曳航索用支柱を取り外さなかったことによって発生

したものである。

参考図１



参考図２